



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Katharina Schulze**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 02.08.2018

Vollsperrung Terminal 2 am Münchner Flughafen

Am frühen Samstagmorgen, den 28.07.2018, wurde das Terminal 2 am Flughafen München komplett von der Polizei gesperrt und geräumt: Eine Frau ist unkontrolliert in den Sicherheitsbereich geraten. Die Räumung löste Chaos im Flugbetrieb und am Terminal aus. Stundenlang warteten Fluggäste am ersten Samstag der bayerischen Sommerferien ohne konkrete und hilfreiche Informationen in der Hitze. Betroffene Reisende klagten darüber, dass sie über Durchsagen am Flughafen immer wieder zur Umbuchung ihres Fluges via Internet aufgerufen wurden, obwohl die entsprechenden Internetauftritte der Fluggesellschaften keine Umbuchung möglich machten, Telefonhotlines überlastet waren und sich an den Schaltern Schlangen bildeten, an denen man stundenlang warten musste.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Welcher Sachverhalt führte konkret zur Räumung des Terminals 2 (bitte unter genauer Darstellung der Ereignisse, die zur Räumung führten und unter zeitgenauer Darstellung des Informationsverlaufs bei den handelnden Akteuren)?
- 1.2 Warum begann der Abfertigungsstopp erst eine Stunde nach dem Vorfall, zu einem Zeitpunkt, zu dem die gesuchte Person bereits mit einem Flugzeug abgeflogen war?
- 1.3 Ist es nach Kenntnis der Staatsregierung zutreffend, dass die Bundespolizei keinen direkten Zugriff auf die Überwachungsvideos der Kontrollstellen hat und, wenn ja, warum?
- 2.1 Ist es nach Kenntnis der Staatsregierung zutreffend, dass an anderen deutschen Flughäfen die Bundespolizei die Fachaufsicht für die Personenkontrollen inne hat, die Dienstpläne der Kontrolleure erstellt, direkt an den Sicherheitsschleusen platziert ist und die Arbeit der Kontrolleure überwacht und, wenn ja, mit welcher Begründung ist das in Bayern anders geregelt und wie genau?
- 2.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die Schnelligkeit der Alarmierungskette, bei der die Kontrolleure der Sicherheitsgesellschaft zunächst ihre Vorgesetzten informieren, die dann an das Luftamt berichten, welches daraufhin die Bundespolizei in Kenntnis setzt, welche dann noch nicht einmal auf eigenen Bildschirmen den Vorfall überprüfen kann, sondern zur Ansicht von Überwachungsvideos zur Luftsicherheitsstelle wechseln muss?
- 2.3 Hat die Staatsregierung Kenntnis darüber, wie diese Alarmierungskette in anderen Bundesländern geregelt ist?
- 3.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Einschätzung und die Arbeitssituation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sicherheitskontrollen am Flughafen München, nachdem in den Medien Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens mit der Aussage zitiert werden, dass sie „eigentlich nur darauf gewartet [hätten], dass so etwas passiert“, da die Sicherheitskräfte unter enorm hohem zeitlichen Druck stünden und sich nicht ausreichend um jeden Fluggast kümmern könnten und Fehler deshalb nicht zu vermeiden seien?
- 3.2 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten am Flughafen München bei den Sicherheitskontrollen, bei welchen Firmen sind diese angestellt und wie viele Kontrollen müssen sie durchschnittlich pro Stunde an einem durchführen?
- 4.1 Ist der Flughafen München im Bereich der Sicherheitskontrolle personell und qualitativ unterbesetzt?
- 4.2 Wie viele Überstunden hatten die nun beurlaubten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (bitte jeweils die Qualifikationen angeben)?
- 5.1 Weshalb war das Krisenmanagement des Flughafens München der Lufthansa und weiterer Airlines so katastrophal?
- 5.2 Welche Auswirkungen hatte die Totalsperrung insgesamt (bitte unter Nennung der Anzahl der stornierten Flüge und der Anzahl der betroffenen Fluggäste)?
- 5.3 Welche Entschädigungsansprüche erhalten die Reisenden (bitte unter Nennung des Anspruchsgegners)?
- 6.1 Gab es im Zuge der Vollsperrung medizinische Notfälle (bitte aufzählen wie viele und welche)?
- 6.2 Wie wurde die Versorgung von Personen mit Handicap, Kindern, Schwangeren, älteren und gesundheitlich eingeschränkten Reisenden sichergestellt, deren Flüge storniert worden waren?
- 7.1 Wie beurteilt die Staatsregierung das Vorhaben des Bundesministers des Innern, für Bau und Heimat Horst Seehofer (CSU), die Sicherheitskontrollen an den deutschen Flughäfen künftig – nach bayerischem Modell – generell den privaten Flughafenbetreibern zu übertragen, nach dem Münchner Flughafenchaos vom 28.07.2018?
- 7.2 Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus diesem Vorfall für das Sicherheitskonzept des Flughafens München?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr in Abstimmung mit dem Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat sowie auf Grundlage von Informationen der Flughafen München GmbH vom 04.09.2018

1.1 Welcher Sachverhalt führte konkret zur Räumung des Terminals 2 (bitte unter genauer Darstellung der Ereignisse, die zur Räumung führten und unter zeitgenauer Darstellung des Informationsverlaufs bei den handelnden Akteuren)?

Am Samstag, 28.07.2018, 05.45 Uhr, gelangte eine Passagierin unkontrolliert in den nichtöffentlichen Bereich des Terminals 2 am Flughafen München.

Die betroffene Passagierin wurde um 05.27 Uhr erstmals bei der Sicherheitskontrolle vorstellig. Hierbei wurde jedoch eine Tasche mit Flüssigkeiten in deren Handgepäck festgestellt, deren Mitnahme nicht zulässig ist. Die Passagierin verließ die Kontrollstelle, um das beanstandete Gepäckstück als Reisegepäck aufzugeben.

Um 05.45 Uhr betrat die Passagierin erneut die Kontrollschleuse. Sie durchschritt unaufgefordert, zügig und unkontrolliert den in der Kontrollschleuse befindlichen Sicherheitsscanner. Die an der Position der Personenkontrolle eingeteilten Luftsicherheitsassistenten (je eine weibliche und männliche Kontrollkraft) bemerkten den Durchgang der Passagierin nicht. Eine weitere Kontrollkraft, die für die Nachkontrolle des Handgepäcks eingesetzt war, bemerkte jedoch den Durchgang der Passagierin. Anstatt, wie in der Dienstanweisung für Luftsicherheitsassistenten vorgeschrieben, unverzüglich den Alarmtaster für einen sog. Durchbruch zu betätigen und die Passagierin unter Zuruf „Durchbruch“ zu verfolgen, nahm diese Kontrollkraft nur Kontakt zu ihrem Kollegen an der Personenkontrolle auf. Dieser rief daraufhin fälschlicherweise eine andere Passagierin zurück. Auch nachdem die Kontrollkräfte von weiteren Passagieren auf die sich noch in Sichtweite befindliche unkontrollierte Passagierin aufmerksam gemacht wurden, löste keiner der Kontrollkräfte den Durchbruchsalarm aus oder versuchte, die unkontrollierte Passagierin noch zu erreichen.

Um ca. 05.50 Uhr – zu diesem Zeitpunkt hatte sich die unkontrollierte Passagierin von der zentralen Kontrollstelle bereits entfernt und war außer Sichtweite – informierten die Kontrollkräfte ihren Vorgesetzten von der Sicherheitsgesellschaft am Flughafen München mbH (SGM) darüber, dass eine Passagierin möglicherweise unkontrolliert die Kontrollschleuse passiert habe.

In der Zeit von 05.55 Uhr bis 06.00 Uhr wurde diese Information zusammen mit einer Personenbeschreibung der Passagierin von der SGM telefonisch an das Luftamt Südbayern weitergegeben.

Zwischen 06.00 Uhr und 06.15 Uhr erfolgte die Sichtung und Auswertung des Videomaterials durch einen Mitarbeiter des Luftamtes Südbayern. Dabei bestätigte sich der von der SGM mitgeteilte Verdacht. Aus einer bislang lediglich abstrakten Gefährdung wurde damit eine konkrete Gefahr einer sog. Passagiervermischung.

Das Verwaltungsabkommen vom 22.07.1992 zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern sieht für diesen Fall eine Übernahme der Zuständigkeit durch die Bundespolizei vor. Um 06.15 Uhr verständigte das Luftamt Südbayern da-

her die Bundespolizei und meldete einen „Durchbruch“ an der Kontrollschleuse 8 der zentralen Fluggastkontrollstelle im Terminal 2.

Mit der Feststellung dieser Situation übernahm die Bundespolizei die Einsatzleitung und veranlasste die weiteren Maßnahmen. Zwischen 06.20 Uhr und 06.40 Uhr sichtete ein Vertreter der Bundespolizei am Ereignis-/Tatort, also an der Kontrollstelle, das Videomaterial. Dieses Verfahren war als Konsequenz aus dem sog. Laptopvorfall vom 20.01.2010 mit der Bundespolizei vereinbart worden.

Um 06.47 Uhr verfügte die Bundespolizei einen Abfertigungsstopp. Zwischen 06.53 Uhr und 07.07 Uhr erfolgte die Schließung sämtlicher Passagierkontrollstellen des Terminals 2 und des Satelliten-Terminals. Ab ca. 08.30 Uhr räumte die Bundespolizei Terminal 2, ab ca. 08.45 Uhr wurden im Terminal Satellit alle dort in den Ebenen 4 und 5 befindlichen Passagiere auf die Ebene 6 geleitet. In der Folgezeit wurden Terminal 2 und Terminal Satellit durch die Bundespolizei durchsucht und ebenen- und gebäudeweise ab 10.46 Uhr (Terminal 2 Ebene 4) bis 11.23 Uhr (Terminal Satellit) nach erneuter Sicherheitskontrolle wieder für den Passagierverkehr freigegeben.

1.2 Warum begann der Abfertigungsstopp erst eine Stunde nach dem Vorfall, zu einem Zeitpunkt, zu dem die gesuchte Person bereits mit einem Flugzeug abgeflogen war?

Die Verzögerung ist zunächst entstanden, weil das Sicherheitspersonal nicht entsprechend den Handlungsanweisungen reagiert hat.

Wird ein unkontrolliertes Durchschreiten der Sicherheitskontrolle festgestellt, ist ein sog. Durchbruchsalarm in der Kontrollstelle auszulösen. Hierdurch werden das Luftamt Südbayern und die Bundespolizei sofort alarmiert und die entsprechenden Kameraaufzeichnungen direkt in den beiden Einsatzzentralen aufgeschaltet. Zudem werden die Bundespolizisten vor Ort alarmiert und können hierdurch sofort die Verfolgung und ggf. Suche nach der Person aufnehmen. Dieser Durchbruchsalarm wurde vom Sicherheitspersonal entgegen den Anweisungen nicht ausgelöst. Zwischen 05.55 Uhr und 06.00 Uhr wurde dem Luftamt Südbayern gemeldet, dass eine Passagierin möglicherweise unkontrolliert die Kontrollschleuse passiert habe. Das Luftamt Südbayern sichtete daraufhin unverzüglich die Kameraaufzeichnungen und informierte direkt im Anschluss um 06.15 Uhr die Bundespolizei vom Vorliegen einer konkreten Gefährdung der Luftsicherheit („Durchbruchsalarm“).

Die Bundespolizei ist gemäß Verwaltungsabkommen vom 22.07.1992 für den bewaffneten Schutz der Kontrollstellen und die Abwehr konkreter Gefahren, wozu auch Einsätze bei Vermischungslagen (z. B. nach einem „Durchbruch“) zählen, zuständig. Zu den von der Bundespolizei veranlassten Maßnahmen ist seitens der Staatsregierung in zeitlicher Hinsicht keine Stellungnahme möglich.

1.3 Ist es nach Kenntnis der Staatsregierung zutreffend, dass die Bundespolizei keinen direkten Zugriff auf die Überwachungsvideos der Kontrollstellen hat und, wenn ja, warum?

Nein, die Bundespolizei verfügt über einen direkten Zugriff auf die Überwachungsvideos (ohne Aufzeichnungsmöglichkeit). Aufzeichnungen werden der Bundespolizei im Bedarfsfall am Ereignis-/Tatort zur Verfügung gestellt. Dieses

Verfahren war als Konsequenz aus dem sog. Laptopvorfall vom 20.01.2010 mit der Bundespolizei vereinbart worden.

2.1 Ist es nach Kenntnis der Staatsregierung zutreffend, dass an anderen deutschen Flughäfen die Bundespolizei die Fachaufsicht für die Personenkontrollen inne hat, die Dienstpläne der Kontrolleure erstellt, direkt an den Sicherheitsschleusen platziert ist und die Arbeit der Kontrolleure überwacht und, wenn ja, mit welcher Begründung ist das in Bayern anders geregelt und wie genau?

Nein, die Annahme ist unzutreffend. An den 13 deutschen Verkehrsflughäfen in der Zuständigkeit der Bundespolizei werden weder die Dienstpläne der Sicherheitskontrollkräfte der privaten Sicherheitsdienstleister von der Bundespolizei erstellt noch hat diese wegen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG) einen direkten aufsichtlichen Zugriff auf die einzelne Kontrollkraft.

Aus diesem Grund hat Bayern von der vormals im Luftverkehrsgesetz eröffneten Möglichkeit einer einvernehmlichen Rückdelegation der Luftsicherheitsaufgaben auf die Bundespolizei lediglich insoweit Gebrauch gemacht, dass gemäß Verwaltungsabkommen vom 22.07.1992 am Verkehrsflughafen München der bewaffnete Schutz der Kontrollstellen und die Abwehr konkreter Gefahren, wozu auch Einsätze bei Vermischungslagen zählen, an die Bundespolizei übergehen. Die Bundespolizei ist dazu auch mit Einsatzkräften direkt an den Kontrollstellen präsent.

Die Fluggastkontrollen nach § 5 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) sind in der Bundesauftragsverwaltung Aufgabe der zuständigen Landesluftsicherheitsbehörde. In Bayern werden die Luftsicherheitskontrollen der Fluggäste und deren Gepäcks durch Personal von Sicherheitsgesellschaften in der privatrechtlichen Rechtsform von Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHs) erbracht, die im (Mehrheits-) Eigentum des Freistaates Bayern stehen. Eine wiederkehrende Ausschreibung dieser Sicherheitsdienstleistungen erübrigt sich dadurch. Die fachliche Aufsicht über die Sicherheitsgesellschaften obliegt den beiden Luftämtern Nord- und Südbayern, die die Kontrollen organisieren (Prüfung und Beleihung des Personals, Beschaffung von Ausrüstung und Technik, Festsetzung und Abrechnung der Luftsicherheitsgebühren) und die Qualität der Kontrollprozesse fortlaufend überwachen.

Die eigentliche Aufgabenerfüllung erfolgt in Bayern damit durch staatliche Sicherheitsgesellschaften mit folgenden Vorteilen:

- Non-Profit-Organisationen,
- sorgfältige Personalvorauswahl,
- gute und stetige Aus- und Fortbildung,
- tarifliche Eingruppierung gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD),
- langjähriges Personal mit geringer Fluktuation.

Durch die Organisationshoheit über die Kontrollen gewährleistet der Freistaat sichere Kontrollabläufe und stellt gleichzeitig die notwendigen Anforderungen in Bezug auf Komfort und Schnelligkeit sicher. Diese Organisationsform gewährleistet ein hohes Sicherheitsniveau durch erfahrenes und langjährig tätiges Personal.

Die Organisation und Überwachung der Kontrollprozesse erfolgt durch die beiden Luftämter Nord- und Südbayern. Im Bundesvergleich verursacht diese Organisationsform keine höheren Kosten.

2.2 Wie beurteilt die Staatsregierung die Schnelligkeit der Alarmierungskette, bei der die Kontrolleure der Sicherheitsgesellschaft zunächst ihre Vorgesetzten informieren, die dann an das Luftamt berichten, welches daraufhin die Bundespolizei in Kenntnis setzt, welche dann noch nicht einmal auf eigenen Bildschirmen den Vorfall überprüfen kann, sondern zur Ansicht von Überwachungsvideos zur Luftsicherheitsstelle wechseln muss?

Wie in der Antwort zu Frage 1.2 beschrieben, wurde die vorgesehene Alarmierungskette nicht eingehalten. Bei Einhaltung der Vorgaben wäre eine deutlich schnellere Abarbeitung des Vorfalls möglich gewesen.

2.3 Hat die Staatsregierung Kenntnis darüber, wie diese Alarmierungskette in anderen Bundesländern geregelt ist?

Nein.

3.1 Wie beurteilt die Staatsregierung die Einschätzung und die Arbeitssituation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Sicherheitskontrollen am Flughafen München, nachdem in den Medien Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens mit der Aussage zitiert werden, dass sie „eigentlich nur darauf gewartet [hätten], dass so etwas passiert“, da die Sicherheitskräfte unter enorm hohem zeitlichen Druck stünden und sich nicht ausreichend um jeden Fluggast kümmern könnten und Fehler deshalb nicht zu vermeiden seien?

Der Staatsregierung liegen keine Erkenntnisse über Defizite bei den Arbeitsbedingungen der SGM und an den Sicherheitskontrollstellen vor. Die SGM ist zur Erfüllung der ihr übertragenen luftsicherheitsrechtlichen Aufgaben personell und organisatorisch gut aufgestellt: Die ausgewiesene Stellenzahl der bei der SGM beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entspricht einer stets aktualisierten bedarfsgerechten Planung, in die die Höhe des Fluggast- und Gepäckaufkommens und jede sich aus luftsicherheitsrechtlichen Vorgaben resultierende, personalbindende Veränderung einfließen. Zum Zeitpunkt des Vorfalls vom 28.07.2018 waren alle ausgewiesenen Stellen bei der SGM besetzt. Die Personalsituation erlaubt es, den im Kontrolldienst eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern stets die erforderlichen Ruhepausen zu gewähren. Die Vorgesetzten der SGM sind angewiesen, diese Ruhepausen umzusetzen. Zusätzliche sog. Personalverstärkungsdienste an einzelnen Tagen wurden im bisherigen Jahresverlauf bis einschließlich 28.07.2018 insgesamt nur 254-mal geleistet, damit hat umgerechnet nicht einmal jede bzw. jeder fünfte im Kontrolldienst tätige Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter im Jahr 2018 einen zusätzlichen Personalverstärkungsdienst geleistet. Ungeachtet der guten Personalsituation sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SGM unter dem Gesichtspunkt einer Vorrangigkeit der Luftsicherheit vor sonstigen Belangen nach den ausdrücklichen Vorgaben der Dienstanweisung der Regierung von Oberbayern Luftamt Südbayern angehalten, gründlich zu kontrollieren und sich bei Kontrollmaßnahmen nicht zur Eile drängen zu lassen. Eine gute, nicht von hohem zeitlichen Leistungsdruck geprägte Arbeitssituation bei der SGM und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern spiegelt sich nicht zuletzt in einer niedrigen Fluktuationsrate mit nur rund 4 Prozent im Jahr 2018 wider. Ein Zusammen-

hang zwischen den Arbeitsbedingungen und dem Vorfall ist nicht zu erkennen.

3.2 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten am Flughafen München bei den Sicherheitskontrollen, bei welchen Firmen sind diese angestellt und wie viele Kontrollen müssen sie durchschnittlich pro Stunde an einem durchführen?

Mit der Durchführung der Fluggastkontrolle ist die SGM beauftragt. Es handelt sich um eine Gesellschaft des Freistaates Bayern, welche gegenwärtig über 1.580 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Stand 15.07.2018) beschäftigt.

Aufgrund der vom jeweiligen Fluggastaufkommen abhängigen Auslastung der einzelnen Kontrollschleusen und der zahlenmäßig nicht erfassbaren einzelnen Kontrollvorgänge pro Fluggast (Bildauswertung, Körperkontrolle, manuelle Nachschau, Sprengstofftest, Flüssigkeiten-Scan etc. – je nach zugewiesener Arbeitsposition und Kontrollstelle divergierend) lassen sich Aussagen zur durchschnittlichen Anzahl der Kontrollen pro Stunde nicht treffen.

4.1 Ist der Flughafen München im Bereich der Sicherheitskontrolle personell und qualitativ unterbesetzt?

Nein. Wie vorstehend ausgeführt, sind die Fluggastkontrollstellen mit ausreichend Personal ausgestattet und waren es auch zum Zeitpunkt des Vorfalls. Die Aus- und Fortbildung des Sicherheitspersonals entspricht den gesetzlichen Vorgaben und wird durch die Luftsicherheitsbehörde überwacht. Die bei der SGM beschäftigten Kontrollkräfte werden gemäß den Vorgaben der „Richtlinien über die Anforderungen an Luftsicherheitsassistenten zum Vollzug des § 5 LuftSiG auf deutschen Flughäfen“ des damaligen Bundesministeriums des Innern vom 10.07.2006 und gemäß den für die Ausbildung und für die Fortbildung von Sicherheitskontrollkräften einschlägigen Bestimmungen der Verordnung – VO – (EU) 1998/2015 vom 05.11.2015 eingestellt, ausgebildet, regelmäßig fortgebildet und zertifiziert. Vor Aufnahme ihrer Tätigkeit müssen die Kontrollkräfte der SGM eine Prüfung beim Luftamt Südbayern ablegen.

Die Kontrollqualität wird von der Luftsicherheitsbehörde permanent im Rahmen der Fachaufsicht und der innerbetrieblichen sowie behördlichen Qualitätskontrollen überwacht.

4.2 Wie viele Überstunden hatten die nun beurlaubten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (bitte jeweils die Qualifikationen angeben)?

Die beim relevanten Sicherheitsvorfall involvierten Kontrollkräfte verfügen über die Befähigung als Luftsicherheitsassistent (Nr. 11.2.3.1 des Anhangs zur Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998) sowie als Personal für Überwachungen und Streifengänge (Nr. 11.2.3.5 VO (EU) 2015/1998) und weisen im Monat Juli (bis einschließlich 27.07.2018) Stundenstände zwischen minus 2 Stunden 35 Minuten und plus 3 Stunden 40 Minuten auf.

5.1 Weshalb war das Krisenmanagement des Flughafens München der Lufthansa und weiterer Airlines so katastrophal?

5.2 Welche Auswirkungen hatte die Totalsperrung insgesamt (bitte unter Nennung der Anzahl der stornierten Flüge und der Anzahl der betroffenen Fluggäste)?

Das Terminal 2 ist auf eine jährliche Passagierkapazität von 25 Mio. Fluggästen, das Terminal Satellit auf eine Kapazität von weiteren 11 Mio. Passagieren ausgelegt. Erforderliche Räumungen und Durchsuchungen derart großvolumiger Baukörper sind stets zeitintensiv und mit Beeinträchtigungen für eine große Anzahl von Fluggästen verbunden.

Es steht außer Frage, dass es infolge der Sperrung und Räumung des Sicherheitsbereichs des Terminals 2 und des Satellitengebäudes zu erheblichen Unregelmäßigkeiten in der Passagierabfertigung und zur Beeinträchtigung der Fluggäste gekommen ist. Keinesfalls kann jedoch von einem katastrophalen Krisenmanagement gesprochen werden. Die Flughafen München GmbH (FMG) hat umgehend eine Vielzahl wichtiger Maßnahmen zur Bewältigung des Vorfalls in die Wege geleitet, um die Auswirkungen auf die Passagiere so gering wie möglich zu halten.

Die mehrstündige Unterbrechung des Flugbetriebes hatte vom 28.07.2018 bis 30.07.2018 insgesamt den Ausfall von rund 330 Flügen und einen durcheinandergeratenen Flugplan zur Folge. Die Nacht vom 28.07.2018 auf den 29.07.2018 verbrachten 2.000 Fluggäste im Terminal 2. Insgesamt waren ca. 34.000 Fluggäste von Flugausfällen, -verschiebungen und -verspätungen betroffen. Rund 15.000 Gepäckstücke sind zunächst am Flughafen München zurückgeblieben. Bis 05.08.2018 konnten in der Verantwortung der Airlines alle Gepäckstücke den Besitzern zugestellt bzw. auf den Weg zu ihren Eigentümern gebracht werden.

Eine Umbuchung der betroffenen Fluggäste auf andere Flugverbindungen war den Airlines aufgrund der zu Ferienbeginn sehr hohen Auslastung der Flugverbindungen nur sehr eingeschränkt und mit entsprechendem Zeitaufwand möglich. Dies führte zu langen Wartezeiten an den Service- und Ticketschaltern und einer damit verbundenen hohen Frequentierung des öffentlichen Bereichs des Terminals 2. Innerhalb kurzer Zeit versammelten sich infolge der Terminalräumung tausende von Passagieren in der Abfertigungshalle.

Für die Versorgung der Fluggäste wurden bereits ab dem Morgen des 28.07.2018 Terminal-nah Zelte aufgestellt. Es wurden über das Wochenende hinweg kostenlose Getränke und Snacks sowie Essensgutscheine verteilt. Zu jeder Zeit stand eine ausreichende Zahl von Rettungskräften für die medizinische Betreuung der Fluggäste zur Verfügung. Zur Verbesserung der aufgrund der hohen sommerlichen Temperaturen schwierigen klimatischen Verhältnisse im Terminal wurden mobile Lüftungsanlagen installiert. Für die Passagiere, die für die Nacht nicht in Hotels untergebracht werden konnten, wurden Feldbetten und Decken zur Verfügung gestellt. Der Restaurantbetrieb sowie ein Apothekennotdienst

wurden während der Nacht gewährleistet. Insgesamt waren mehrere hundert Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FMG im Einsatz, die ihre Dienstzeiten verlängerten oder kurzfristig in ihrer Freizeit an den Flughafen kamen. Trotz der erheblichen Dauer und des Umfangs der Sperrung sowie des verkehrsreichen Zeitpunkts (Ferienbeginn) konnten schlimmere Folgen für die Passagiere auch dadurch weitgehend verhindert werden. Negative Auswirkungen und Unannehmlichkeiten für die Passagiere waren nicht vermeidbar.

5.3 Welche Entschädigungsansprüche erhalten die Reisenden (bitte unter Nennung des Anspruchsgewehrs)?

Gegen die FMG bestehen nach Auffassung der Staatsregierung keine Entschädigungsansprüche, da sie weder der Vertragspartner des Passagiers (Beförderungsvertrag nur zwischen Passagier und Airline) noch für die Sicherheitskontrolle der Passagiere verantwortlich ist und auch die Sperrung und Räumung des Sicherheitsbereichs des Terminals 2 nicht veranlasst hat.

Gleichwohl bietet die FMG den betroffenen Passagieren, deren Flüge am 28.07.2018 oder 29.07.2018 aufgrund der Sperrung des Terminals 2 ausfielen oder mindestens eine Stunde verspätet waren, als freiwillige Geste einen Gutschein über 50 Euro an. Der Gutschein ist drei Jahre gültig und kann in zahlreichen Läden und Restaurants am Airport eingelöst werden.

Davon unberührt bleiben Entschädigungsansprüche gegen die Bundesrepublik Deutschland oder den Freistaat Bayern unter Amtshaftungsgesichtspunkten.

Die Frage, ob im Rahmen der Amtshaftung ein Schadenersatzanspruch gegen den Freistaat Bayern besteht, wird derzeit geprüft.

6.1 Gab es im Zuge der Vollsperrung medizinische Notfälle (bitte aufzählen wie viele und welche)?

Rund 50 Personen wurden im betreffenden Zeitraum durch die Rettungskräfte vor Ort medizinisch betreut. Rund 30 Personen haben sich selbstständig in das im Terminal 1 gelegene Flughafenmedizinische Zentrum begeben. In vier Fällen wurden Patienten durch den externen Rettungsdienst zur Behandlung ins Krankenhaus gebracht.

6.2 Wie wurde die Versorgung von Personen mit Handicap, Kindern, Schwangeren, älteren und gesundheitlich eingeschränkten Reisenden sichergestellt, deren Flüge storniert worden waren?

Die Versorgung dieser Personen, die besondere Unterstützung brauchten, wurde über die bekannten und etablierten Prozesse am Flughafen München mit Dienstleistern vor Ort sichergestellt. Bei der Versorgung mit Getränken und Speisen sowie der Koordinierung von Übernachtungsmöglichkeiten wurden diese Personengruppen bevorzugt behandelt.

7.1 Wie beurteilt die Staatsregierung das Vorhaben des Bundesministers des Innern, für Bau und Heimat Horst Seehofer (CSU), die Sicherheitskontrollen an den deutschen Flughäfen künftig – nach bayerischem Modell – generell den privaten Flughafenbetreibern zu übertragen, nach dem Münchner Flughafenchaos vom 28.07.2018?

Der Vorschlag bezieht sich nicht auf den bewaffneten Schutz der Kontrollstellen und die Abwehr konkreter Gefahren, sondern auf die Tätigkeit als Luftsicherheitsbehörde nach § 5 LuftSiG, welche in anderen Bundesländern teilweise von der Bundespolizei wahrgenommen wird. Es wird diskutiert, die Organisation der Passagierkontrollen auf die Flughafenbetreiber zu übertragen. Die Aufsicht der Bundespolizei über die privaten Sicherheitsdienstleister soll dabei erhalten bleiben.

Diese Überlegungen sind auf das in Bayern praktizierte System der Aufgabenerledigung durch staatliche Sicherheitsgesellschaften unter der Aufsicht bayerischer Luftsicherheitsbehörden nur bedingt anwendbar.

7.2 Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus diesem Vorfall für das Sicherheitskonzept des Flughafens München?

Bei dem den Vorfall auslösenden Ereignis handelt es sich um ein individuelles Versäumnis einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SGM. Im Hinblick darauf hat die Staatsregierung als erste vorläufige Sofortmaßnahmen Folgendes veranlasst:

- nochmalige Belehrung des gesamten SGM-Personals zur Anweisungslage „Verlassen der Arbeitsposition“,
- nochmalige Belehrung des gesamten SGM-Personals zur Anweisungslage „Durchbruch“,
- Erhöhung der Luftamtspräsenz vor Ort an den Kontrollstellen und der dortigen Fachaufsicht,
- zahlenmäßige Verstärkung der auch bereits in der Vergangenheit durchgeführten Testläufe mit dem Szenario „Durchbruch“,
- Prüfung der Möglichkeit, an den Sicherheitsscannern eine Lichtschranke anzubauen, die bei fehlender Freigabe des Durchgangs durch das Kontrollpersonal ein akustisches Alarmsignal auslöst,
- Prüfung der Möglichkeit, den Zwischenraum zwischen Sicherheitsscannern und daneben stehenden Gepäckprüfanlagen durch bauliche Maßnahmen zu schließen (im vorliegenden Fall nicht schadensursächlich),
- Erhöhung der Personalstärke der SGM-Luftsicherheitsassistenten um einen Mitarbeiter oder eine Mitarbeiterin pro Doppel-Kontrollschleuse zur Beobachtung des Schleusenbereichs, insbesondere des Sicherheitsscanners bis auf Weiteres.

Mittel- und langfristig sollen technische Maßnahmen ergriffen und umgesetzt werden, die ähnliche Vorfälle zuverlässig

erkennbar machen – ohne den Komfort und die Prozesse der Sicherheitskontrollen zu beeinträchtigen.

Da das Risiko und die Folgen einzelner menschlicher Fehlleistungen nie völlig ausgeschlossen werden können, werden darüber hinaus weitergehende strukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Reaktionsgeschwindigkeit aller beteiligten Stellen geprüft. Ein weiteres Ziel ist die Reduzierung der nachteiligen Auswirkungen menschlicher Fehler. Zu diesem Zweck werden Verfahrensänderungen zur Sicherstellung eines rechtzeitigen Abfertigungsstopps und einer schnelleren Identifizierung der maßgeblichen Verursacher eines Sicherheitsvorfalls untersucht.

Unmittelbar nach dem Vorfall wurde auch durch die FMG eine systematische Einsatznachbereitung angestoßen. In mehreren Besprechungen zwischen den Prozessbeteiligten wurden erste Maßnahmen definiert, die kurz-, mittel-

und langfristig zur Vermeidung sowie zur einfacheren und schnelleren Abarbeitung ähnlicher Vorfälle beitragen.

Auch Maßnahmen zur besseren Information und Versorgung der Reisenden wurden bereits definiert. So soll insbesondere die Passagierinformation in Abstimmung aller Beteiligten und die Zusammenarbeit zwischen Flughafen-Terminaldienst und Airlines optimiert werden. Die Erkenntnisse aus der noch laufenden Einsatznachbereitung werden zur Weiterentwicklung des Krisenmanagements der FMG als Optimierungsmaßnahmen in die etablierten Prozesse einfließen.

Die Staatsregierung begleitet die Aufarbeitung der Vorkommnisse in ihrer Funktion als Gesellschafterin der FMG und der SGM sowie ihrer luftverkehrlichen und luftsicherheitsrechtlichen Zuständigkeit.